

Enquête publique sur la ligne Ouest-Est du Tramway de Nice¹

● **Observations du GIR Maralpin et réflexions prospectives sur un nécessaire programme de transport urbain** *20 janvier 2012* ●

Préambule

Oui à une nouvelle ligne de tramway, mais certainement pas telle qu'elle est conçue

En publiant sur son site en avril 2011, le point de vue de Gilbert Lieutier, Président de l'association *Rue de l'Avenir* intitulé "Enterrer un Tramway ? À propos du projet de la 2^{ème} ligne de tramway à Nice", le GIR Maralpin, qui partageait cette analyse, tenait à annoncer combien il soutenait l'extension du réseau de tramway niçois, mais combien, dans le cas du projet concerné, il s'opposait à une réalisation d'un parcours souterrain jugé contraire aux orientations définies par la Loi, à savoir, d'une part, la double nécessité de réduire l'usage de l'automobile et d'offrir des alternatives réelles et attractives à cet usage, et, d'autre part, selon l'esprit de la Loi, la nécessaire requalification de l'espace public.

Ce document, qui souligne l'intérêt majeur de réaliser une seconde ligne de tramway à Nice (et à l'inverse réfute le palliatif d'un recours à l'autobus), en dissèque les raisons, inventorie les inconvénients d'une mise partielle en souterrain, et aussi met en cause les motivations qui ont pu conduire à retenir une telle option dans le projet.

Afin de ne pas alourdir inutilement la présente contribution, ce document de quatre pages n'y figure qu'en pièce jointe mais doit être considéré comme faisant intégralement partie des observations du GIR Maralpin et devant être entièrement pris en compte dans l'enquête publique sur le projet.

Revoir le projet dans une perspective plus cohérente et ambitieuse

Le réexamen du projet qu'appellent les présentes observations devrait se fonder sur une réflexion plus globale et à plus long terme dans un plan-programme de transports urbains niçois (et désormais métropolitains) articulé sur les grandes infrastructures de transport existantes (RFF & CP) et en projet (Arc méditerranéen ferroviaire).

Bien que ces questions ne ressortissent pas directement à l'enquête publique, le GIR Maralpin, qui s'y est consacré par ailleurs, estime indispensable de les rappeler en complément et en conclusion des présentes observations.

¹ Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation de la ligne de tramway Ouest-Est et des aménagements qui lui sont liés et portant mise en compatibilité du P.L.U. de Nice, organisée du lundi 12 décembre 2011 au vendredi 20 janvier 2012 inclus

Enquête publique sur le projet de ligne Ouest-Est du Tramway de Nice



Observations du GIR Maralpin et réflexions prospectives sur un nécessaire programme de transport urbain

TABLE DES MATIÈRES

Préambule

Observations

- 1. Rappels sur le cadre du projet
- 2. Retour d'expérience de la Ligne 1
- 3. Sur la philosophie du projet
- 4. Sur les fonctionnalités du projet
- 5. Sur l'exploitation et la sécurité
- 6. Risques, nuisances et gênes occasionnés par les travaux souterrains

Conclusions

Réflexions prospectives

...sur une nécessaire approche intégrée du programme de transport urbain

Planches [10 planches]

Annexe

Enterrer un tramway ? À propos du projet de la 2ème ligne de tramway à Nice
Le point de vue de Gilbert Lieutier, Président de l'association Rue de l'Avenir



Enquête publique sur le projet de ligne Ouest-Est du Tramway de Nice

● Observations du GIR Maralpin et réflexions prospectives sur un nécessaire programme de transport urbain

1. RAPPELS SUR LE CADRE DU PROJET

(a) Le retour tardif du tramway à Nice

Après avoir connu un développement prodigieux, dont l'apogée s'est situé dans les années 20², pour disparaître en 1953, supplanté par des trolleybus puis par des autobus, le tramway est réapparu à Nice sous sa forme moderne avec la première ligne du tramway de l'agglomération Nice Côte d'Azur, mise en service le 26 novembre 2007. Cette Ligne 1 de tramway sera prolongée au printemps 2013 sur 450 m pour assurer la desserte de l'hôpital Pasteur, avant d'être par la suite étendue en direction de l'Ariane et La Trinité.

La présente enquête porte sur la création de la ligne Ouest-Est (Ligne 2), devant ultérieurement se prolonger d'une part vers Cagnes-sur-Mer et, d'autre part, vers Lingostière (plaine du Var) [cf. Planches 1 & 2].

(b) ...saura-t-on en faire le meilleur usage ?

Avec plus d'un siècle de décalage, la Ville de Nice aura, avec sa Ligne 1 du tramway, renouvelé le mauvais choix de la Ville de Paris avec sa Ligne 1 du métro. Le désamour entre les Niçois d'aujourd'hui et le chemin de fer, qui n'a d'égal que leur passion pour le tout automobile, aura tenu la Ligne 1 du tramway à l'écart de leur gare centrale SNCF (Nice Thiers) et de la gare terminus des Chemins de fer de Provence (CP). Il s'exprime, comme on le lira plus loin, par le renoncement (annoncé comme provisoire) à faire aboutir la Ligne 2 à la gare de Nice Riquier.

Mais l'erreur capitale réside dans le fait de concevoir et de construire un réseau de transport urbain majeur en déconnexion d'avec les infrastructures maîtresses desservant la cité ou devant, à assez court terme desservir, une métropole qui s'étend désormais jusqu'aux plus hautes cimes du Mercantour³.

Pis encore, au moment même où s'engageait la réflexion sur le projet de LGV-Paca devant desservir directement Nice, sa municipalité implantait, entre les gares de Nice Thiers et de St. Augustin, la seconde chaussée de son autoroute urbaine (désormais pudiquement rebaptisée *Voie rapide*) au détriment des emprises ferroviaires sur un parcours devant pourtant assumer à la fois l'essor de leurs trafics locaux, régionaux et internationaux.

Comme on l'exprimera en conclusion de ce document, le projet soumis à enquête publique pâtit de carences dont la plus flagrante réside dans l'absence de références, tant aux programmes infrastructurels en cours qu'à la recomposition territoriale désormais acquise, hors lesquels l'on ne saurait engager ceux non moins décisifs d'une infrastructure de transport urbain, et ce, selon un phasage et un échelonnement judicieux.

2. RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA LIGNE 1

(a) Un bilan indiscutablement positif

La Ligne 1 du tramway de Nice constitue une réussite indéniable. Avec 90 000 voyageurs/jour en 2011, il occupe le haut du tableau des lignes de tramway françaises.

L'incidence bénéfique de sa mise en service sur les comportements a, par ailleurs, été mise en évidence par le GIR Maralpin à travers l'analyse "pré/post" qu'il a conduite de 2007 à 2010 au Campus Valrose de l'Université de Nice sur une cohorte de 700 étudiants⁴ révélant, après une seule année de fonctionnement, un fort report modal et de notables changements de comportement des étudiants, ainsi :

² À partir de 1895, la "Compagnie des Tramways de Nice et du Littoral" (T.N.L.) entreprit la construction d'un réseau électrique à voie métrique allant de Cagnes à Menton, via Nice, Beaulieu, Monte-Carlo avec de longs embranchements desservant l'arrière pays. Cet immense réseau atteignit son extension maximale en 1912 avec 160 km de lignes.

³ cf. Décret du 17 octobre 2011 portant création de la métropole dénommée "*Métropole Nice Côte d'Azur*"

⁴ dont les aspects essentiels ont fait l'objet d'une note "*Impact du tramway de NICE sur la mobilité et le logement des étudiants*" publiée par le CERTU [Transflash n° 351 ; mars 2010]

- 59 % ont choisi leur logement en fonction de la facilité d'accès au tramway et au campus, contre 30 % l'année précédant sa mise en service (2007) ;
- 40 % sont devenus utilisateurs habituels du tramway ;
- leur usage de la voiture a reculé de 43 %, le faisant passer du 2^{ème} au 4^{ème} rang modal.

(b) ...mais dont la Communauté urbaine Nice Côte d'Azur (NCA) ne peut s'exonérer

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la Ligne 2 du tramway de Nice ressortit à l'**Article L 1511-6** (ex bilan LOTI) du Code des transports, lequel stipule que « *lorsque les opérations mentionnées à l'article L 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard 5 ans après la mise en service. Ce bilan est rendu public.* »

En effet, la Ligne 1 du tramway de Nice (dont la mise en service est inférieure à 5 ans) est justiciable de ce bilan, comme ce sera également le cas pour la Ligne 2, toutes deux ayant bénéficié du financement de l'État⁵, et la seconde suite à ses appels à Projet, matérialisés dans le SNIT (schéma national des infrastructures de transport). Le bilan de la Ligne 1 est non seulement imposé par la Loi, mais il est utile pour, éventuellement, contribuer à identifier certaines adaptations pour un meilleur service rendu par le réseau de transport collectif niçois, tel qu'il a été adopté et dont la Ligne 2 fait partie.

La Communauté urbaine **ne peut donc s'exonérer de la production de ce bilan**⁶, à l'occasion de l'enquête préalable à la DUP de la ligne 2, dans la mesure où ces lignes font partie intégrante du même réseau de transport, lequel constitue un programme dont l'évaluation doit être produite à cette même occasion.

Or si l'évaluation du programme est bien incluse dans le dossier de DUP, le bilan de la Ligne 1, mise en service depuis novembre 2007, soit depuis plus de quatre (4) ans, ne figure pas au dossier d'enquête⁷.

3. SUR LA PHILOSOPHIE DU PROJET

(a) Mobilité urbaine

Telle qu'elle est affichée en exergue et délibérément mise en œuvre sur le parcours souterrain, la philosophie du projet : "*Penser la rue de façon à la partager entre les différents usages : tramways, automobiles (sic), piétons, vélos, livraisons...*"⁸ est antinomique avec les prescriptions et les recommandations telles qu'elles sont rappelées dans l'annexe sous le titre "*Enterrer un tramway ? À propos du projet de la 2ème ligne de tramway de Nice*" qui prône l'effacement du trafic automobile en ville au profit des déplacements doux [cf. Annexe & <http://www.gir-maralpin.org/DdRepertMobilUrbaine.htm>].

(b) Intermodalité

Alors que les principes de l'intermodalité sont fort pertinemment affirmés en exergue du projet : "*Favoriser les échanges entre tous les modes de transport - Les dispositions du schéma directeur des transports, voté en conseil communautaire le 9 décembre 2009, visent à faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire les échanges entre les différents modes de transport*"⁹, ils ne sont que très imparfaitement mis en œuvre pour ce qui concerne l'intermodalité ferroviaire [cf. Planches 1 & 2].

La Ligne 2 est certes censée desservir la gare intermodale de St. Augustin (gare dont Nice Côte d'Azur est dans l'incapacité de cerner les aménagements et les dispositions du fait de l'absence de décision sur le tracé de la LGV-Paca censée devoir la desservir).

En revanche, l'abandon de la partie terminale Est de la ligne (Port-Riquier) prive celle-ci d'une intermodalité majeure en gare de Nice Riquier, gare devenue depuis peu d'arrêt général pour les TER et dont il faut rappeler que son trafic, en pleine croissance, pourrait dépasser même ceux des gares de Menton ou d'Antibes¹⁰.

L'intermodalité tramway/TER à Riquier, où est rabattue sur Nice une grande partie du trafic TER en provenance de l'Est du département et de Monaco, est d'intérêt primordial à l'échelle, tant de la Ville de Nice que de la conurbation azuréenne ; elle est également d'un intérêt primordial pour la fréquentation de la Ligne 2 elle-même. Cette intermodalité remédierait de surcroît en partie à la déficience de l'intermodalité TER/Ligne 1 à Nice-Thiers (dénoncée par le GIR dès la présentation du projet L1 en 2002).

⁵ à raison de 28 M€ pour la Ligne 1 et de 54,3 M€ pour la Ligne 2

⁶ dont des éléments sont expressément demandés par l'État [cf. AAEP p. 8]

⁷ la demi-page qui lui est consacrée en H p. 9 est dérisoire

⁸ in Panneau de l'exposition "*Philosophie du projet*"

⁹ in Panneau de l'exposition "*Schéma global des transports*"

¹⁰ Sources RFF & SNCF [dossier LGV-Paca] (estimation)

(c) Des missions antagonistes et des objectifs inatteignables : la desserte de l'Aéroport

La mise en souterrain de la section centrale de la ligne est prétendument justifiée par l'intérêt d'accroître la vitesse des déplacements entre les deux extrémités de la ligne dont l'une est l'aéroport.

Ce gain ténu (atteint par l'allongement démesuré de certaines inter-stations¹¹ et l'amointrissement corrélatif de la desserte de la zone urbaine centrale) est largement amoindri par la desserte en antenne de l'aéroport dont le cadencement est ainsi *réduit de moitié* [cf. Planche 3].

Cette desserte de l'aéroport, dont les accès sont entravés par la disposition relative des deux aérogares, devrait *a contrario* faire l'objet d'un traitement particulier de la part de son gestionnaire et surtout ne pas dépendre d'un tracé tramway totalement inadapté.

Que l'aéroport soit en connexion à la gare intermodale avec les liaisons ferroviaires à longue distance n'est certes pas un avantage à dédaigner, mais l'intermodalité essentielle à l'échelle de la Côte d'Azur et même de la Ville de Nice s'avère être celle des TER : quand deux (2) inter-stations ferroviaires seulement séparent Riquier de l'aéroport, il faut en parcourir quinze (15) en tramway !

Il revient nécessairement à l'Autorité aéroportuaire d'assumer intensivement, de façon cohérente et radicalement novatrice (navettes électriques éventuellement guidées), à la fois la desserte interne de la zone qu'elle gère et sa liaison avec la gare intermodale de St Augustin.

Ce parti éluderait les difficultés rencontrées pour implanter le tracé et pallier les obstacles à l'alimentation aérienne des tramways sur la branche Aéroport¹² [cf. C p. 77].

4. SUR LES FONCTIONNALITÉS DU PROJET

(a Absence d'interconnexion entre L1 et L2

Contrairement à plusieurs formulations figurant dans le dossier, les deux lignes ne sont pas "connectées"¹³.

Dans leur configuration, du fait du tracé souterrain de la L2, **l'interconnexion entre L1 & L2 est impossible**, les tracés se croisant à des niveaux différents, avec une dénivelée de l'ordre de 20 m [cf. Planches 4 & 5 (coupe et profil en long de la section souterraine de la station Jean Médecin)].

Cette **absence d'interconnexion** a pour effets

- de faire obstacle à la banalisation des matériels roulants
- de rendre impossible des transferts de matériel roulant qui pourraient se révéler utiles dans diverses circonstances :
 - véhicules accidentés,
 - événements pouvant conduire à renforcer localement et temporairement l'exploitation ;
- d'imposer la duplication des centres d'entretien et dépôt.

Par ailleurs, le tracé en souterrain de la ligne 2 ne tire pas parti du tracé doublement sécant avec la ligne 1 : l'absence de nœuds d'interconnexion exclut du même coup toute possibilité de détournement des trafics (pour cause d'événementiels, d'incidents, ou d'entretien lourd) sur l'autre des branches du maillage ainsi constitué.

(b) Sur les correspondances entre les lignes 1 & 2

Les deux gares de correspondance L1/L2 se situent

- l'une au niveau de l'intersection des avenues Jean Médecin et Victor Hugo,
- l'autre à la Place Garibaldi.

L'une et l'autre de ces correspondances se révèlent particulièrement incommodes et imposent des parcours longs et complexes, tant en surface [cf. vues et plans d'implantations respectives (Planches 6 & 7)] qu'en souterrain [cf. coupes transversale et longitudinale de la Station Jean Médecin (Planches 8 & 9)].

5. SUR L'EXPLOITATION ET LA SÉCURITÉ

¹¹ Garibaldi/Durandy (790 m) ; Médecin/Alsace-Lorraine (830 m) ; Alsace-Lorraine/Grosso (900 m)

¹² "sur cette section, le choix d'un système d'alimentation alternatif [n.d.r. : sans ligne aérienne] est justifié pour s'affranchir des limites de gabarit routier créé par les abaissements de la ligne aérienne sous plusieurs ouvrages"

¹³ on relève dans le dossier, à de trop nombreuses reprises, une surprenante et regrettable confusion terminologique entre "correspondance" et "connexion", ainsi d'ailleurs qu'entre "interconnexion" et "intermodalité"

(a) Profil en long du tracé souterrain

Ce profil en long est extrêmement sévère et tourmenté. Les deux trémies d'extrémité présentent de fortes rampes (80 %) limites pour un tramway, et, de surcroît, plusieurs point bas dont le plus accusé, entre les stations Garibaldi et Durandy (une des plus longues inter-stations), correspond au franchissement par en dessous de fondations présumées sur pieux de bois de bâtiments anciens [cf. Planche 5].

(b) Sécurité

Ces points bas constituent des **points critiques** en cas **d'évènements naturels** (crues/inondations du Paillon) mais aussi en cas **d'incidents d'exploitation**, rendant difficile et complexe l'évacuation des passagers d'une rame en détresse et le remorquage de celle-ci.

On notera que deux inter-stations de longueur supérieure à 800 m [Médecin-Alsace Lorraine (830 m) ; Alsace Lorraine-Grosso (900 m)] requièrent, du fait de la réglementation relatives aux ouvrages souterrains dépassant cette longueur, l'implantation de **puits d'accès** pour les secours. **Or, ces dispositions ne figurent sur aucun des documents de l'enquête publique.**

(c) Économie et énergie

Le choix d'un tel tracé souterrain, outre son coût de réalisation, se révélera **coûteux à l'exploitation**. Outre celles requises pour la maintenance des stations souterraines (éclairage, ventilation et services), les **dépenses d'énergie entraînées par le profil accidenté du tracé**, seront loin d'être compensées par le freinage par récupération.

6. RISQUES, NUISANCES ET GÊNES OCCASIONNÉS PAR LES TRAVAUX SOUTERRAINS

On se référera utilement à *l'avis de l'Autorité environnementale* qui appelle l'attention sur nombre de points, et également au tome 2 de l'Enquête A (G - Étude d'impact) où sont détaillées les modalités de chantier.

On y relèvera notamment :

- Les quatre (4) stations souterraines requièrent le fonçage de leurs souilles à une cote inférieure à 30 mètres sous le niveau de la mer (préalablement cernées d'enceintes étanches largement plus profondes jouxtant les immeubles existants [cf. Planches 4 & 5];
- les chantiers correspondants (dont la mise en place du tunnelier) s'étendent en surface sur plus de 500 m pour ce dernier [cf. Planche 10] ;
- les charrois engendrés par les travaux d'excavation et de forage sont estimés à 79 PL par jour [cf. AAEP p. 6].

De telles servitudes et nuisances sont sans commune mesure avec celles occasionnées par la réalisation d'un tracé en surface.



CONCLUSIONS

Le GIR Maralpin exprime un avis **totalemment défavorable** sur le projet. Cet avis défavorable se fonde sur les principaux points suivants [dont l'explicitation figure dans le corps du document]

Irrégularités du dossier

- Le retour d'expérience (bilan) sur la Ligne 1 n'est pas traité comme l'exige la Loi [cf. 2]
- Les normes de sécurité sur les ouvrages souterrains ne sont pas respectées (absence de puits de secours sur les tronçons de tunnel de longueur supérieure à 800 m) [cf. 5 (b)]

Carences du projet

- Intermodalité ferroviaire à Nice Riquier (pourtant prioritaire à l'échelle du projet) [cf. 3 (b)]

.../...

- Desserte de l'aéroport inappropriée (réduite d'un facteur 2 par le débranchement de l'antenne) [cf. 3 (c)]

Inadéquation du tracé souterrain

- Médiocre desserte de l'hypercentre ville (espacement exagéré des stations) [cf. 3 (b)]
- Renoncement à la requalification de la voirie publique par le tramway de surface [cf. Annexe]

Fonctionnalités altérées par le tracé souterrain

- Absence de connexions entre les lignes 1 & 2 [cf. 4 (a)]
- Correspondances incommodes [cf. 4 (b)]
- Exploitation coûteuse et fragilisée [cf. 5]



Sur une nécessaire approche intégrée du programme de transport urbain

Plus de dix-huit mois se sont écoulés depuis la clôture de l'enquête sur le projet de PLU de la Ville de Nice¹⁴ où le GIR Maralpin appelait l'attention sur les propositions à forts enjeux qu'il avait par ailleurs formulées, à savoir les dispositions à prendre pour que soient assurées :

(a) la continuité de liaison de la ligne ferroviaire nouvelle [LGV-Paca] avec l'Italie

(b) la desserte du cœur de ville (Nice Thiers) par cette nouvelle ligne et, de ce fait, le maillage de la ligne historique et de la ligne nouvelle

(c) l'intermodalité des Chemins de fer de Provence (CP) avec les TER en gare de Nice-Thiers

et que soit par ailleurs substitué au projet de tunnel routier de liaison avec Villefranche une solution de mobilité urbaine durable relevant du tramway¹⁵.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Interventions/NicePluEnqPublObservGir1006.pdf>]

Plus récemment, à l'occasion de la concertation sur le Pôle d'échanges multimodal de Nice Thiers, le GIR Maralpin appelait une nouvelle fois l'attention sur l'ensemble de ces questions, ainsi que sur la nécessité, d'associer étroitement à ces grands projets structurants aussi bien les transports urbains que les opérations d'urbanisme^{16 17}

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdConsultPublGareThiersObservGir1106.pdf>]

Réflexions prospectives

Même si, à défaut d'engagements immédiats, certains de ces projets ne sont qu'à échéance lointaine, la mise en place de mesures conservatoires afférentes s'impose, comme est rendu souhaitable l'établissement d'un programme-cadre dont l'absence a laissé libre cours à l'improvisation relative et à une succession d'opérations quasi indépendantes les unes des autres et dont le projet de Ligne 2 est une illustration flagrante.

La grande densité du centre ville de Nice est particulièrement appropriée au développement d'un réseau dense et maillé de transports urbains, régionaux et interrégionaux devant s'organiser autour de tous les pôles intermodaux majeurs, et non pas seulement l'aéroport et le port, les seuls avec la mythique gare intermodale de St Augustin, à avoir retenu l'attention des concepteurs de la Ligne 2.

Dans une telle configuration, la réalisation de tronçons souterrains de tramways dans l'hypercentre, à l'image de réalisations allemandes, n'est pas à exclure, dans la mesure où ces aménagements seraient justifiés par le franchissement de secteurs sensibles par un faisceau de lignes. Elle est moins encore à exclure à Nice où des parcours souterrains pourraient s'imposer du fait de la topographie ; ainsi est-ce manifestement le cas pour la liaison Nice-Villefranche qui doit s'imposer au détriment du projet routier, ainsi que pour un franchissement éventuel de l'éperon de Cimiez, comme l'a été d'ailleurs au début du siècle dernier celui des collines niçoises ouest par les CP.

¹⁴ Projet de plan local d'urbanisme (*Projet arrêté le 29 janvier 2010*) - Enquête publique du 10 mai au 18 juin 2010

¹⁵ Ville de Nice - Projet de Plan local d'urbanisme (PLU) [*Enquête publique du 19 mai au 18 juin 2010*] - Observations et propositions du GIR Maralpin

¹⁶ dans ce cas précis le *Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés* (PNRQAD) du quartier Notre Dame

¹⁷ Observations sur le projet d'aménagement d'un "pôle d'échanges multimodal" à la gare de Nice Thiers, formulées par le GIR Maralpin dans le cadre de la consultation préalable s'étant déroulée du 25 mai au 24 juin 2009

ANNEXE [complément aux présentes observations]

**Enterrer un tramway ? À propos du projet de la 2ème ligne de tramway à Nice
Le point de vue de Gilbert Lieutier, Président de l'association Rue de l'Avenir**

Note en date du 28 février 2011, publiée par le GIR Maralpin sur son site internet le 6 avril 2011 ; 4 pages

RÉFÉRENCES

Les sources relatives au dossier d'enquête sont répertoriées par la mention de la désignation du document [lettres de A à N] et par le numéro de la page correspondante

L'Avis de l'Autorité environnementale pour le projet est désigné par l'acronyme AAEP



Contributions

Claude BRULÉ, Christian COLLET, Pierre DESRIAUX, Gilbert LIEUTIER, Jacques MOLINARI, Jean PIRAUD

Le 20 janvier 2012



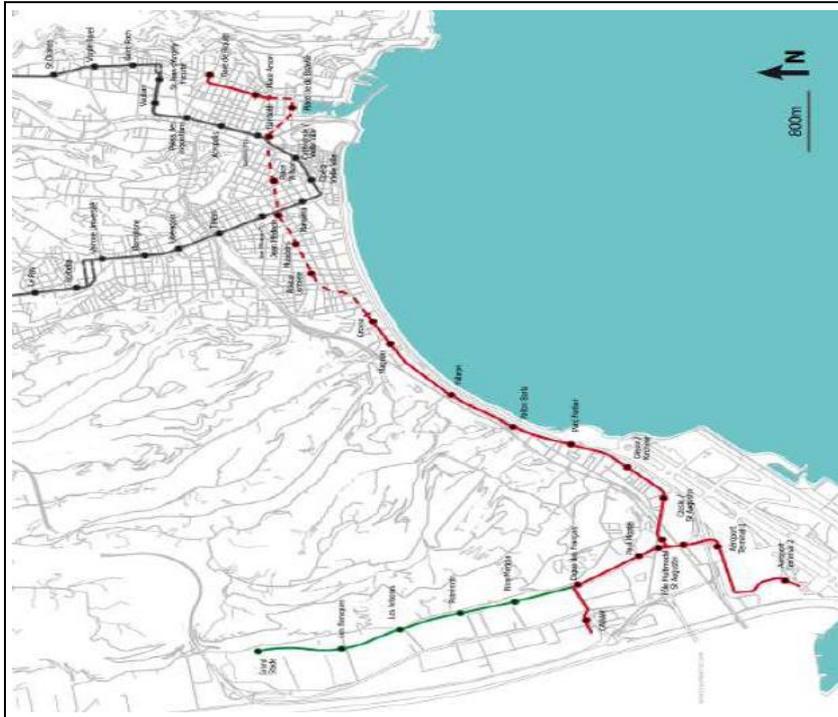


Planche 1

Tracé de base du schéma directeur du réseau de transport urbain

[C ; p. 32]

Nota : sur cette Planche et la suivante, la partie souterraine est représentée en trait interrompu

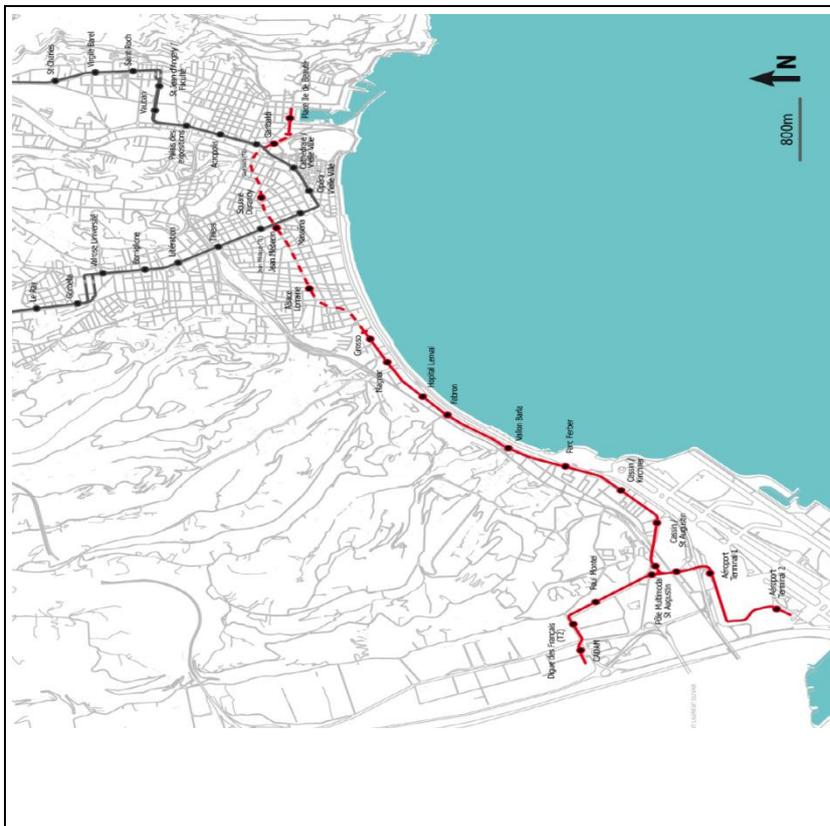


Planche 2

Tracé privilégié

[L ; p. 36]

En Janvier 2011, suite aux études techniques et à l'appréciation des impacts sur la rue Arson, Nice Cote d'Azur a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps.

Le tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service.

Cependant, la totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement.

La solution aujourd'hui retenue s'étend sur 11,3 km entre la station Place Ile de Beauté et les stations terminus des deux antennes : Aéroport Terminal 2 et Nikaia/Centre Administratif.

[G ; p. 29]

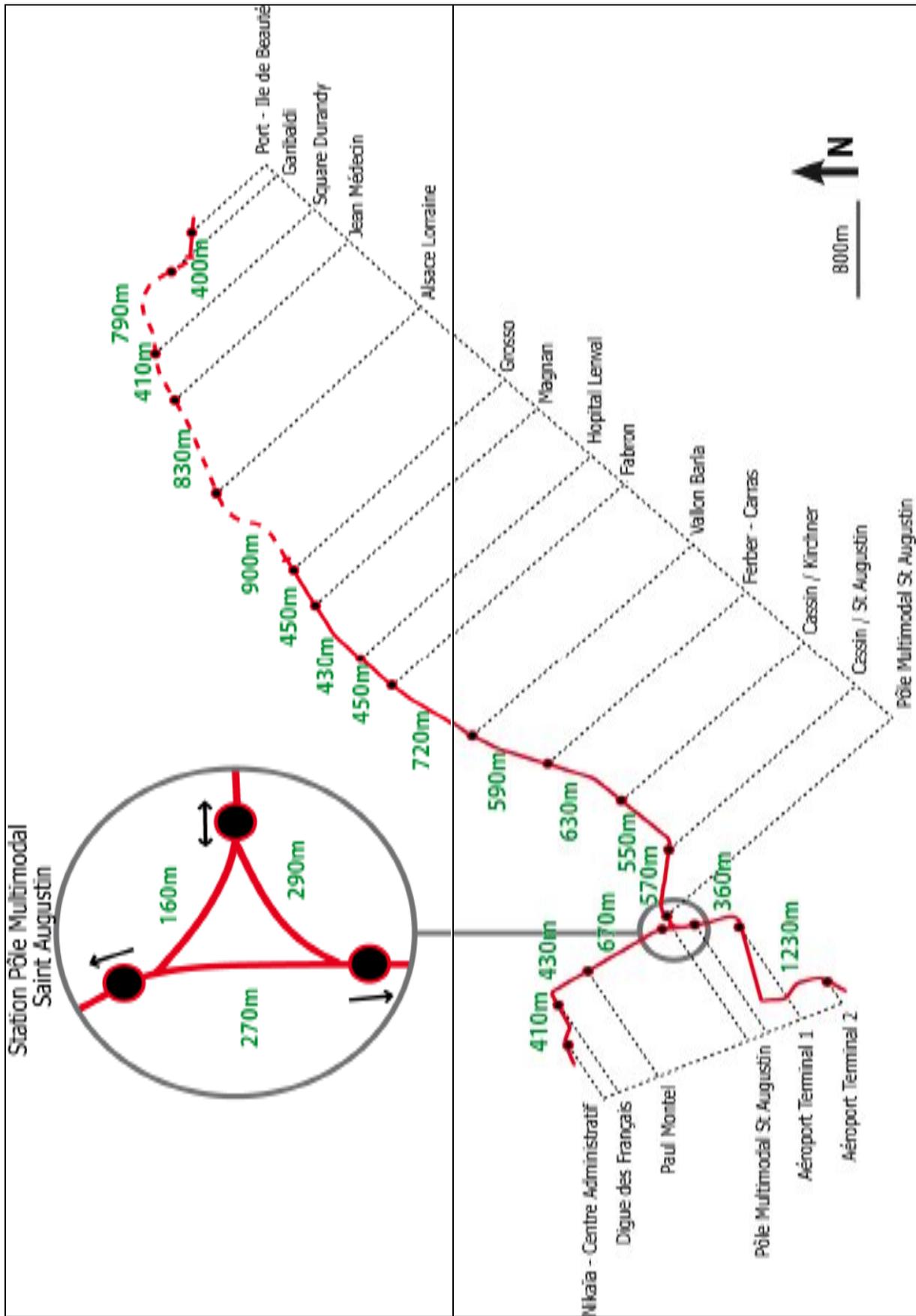
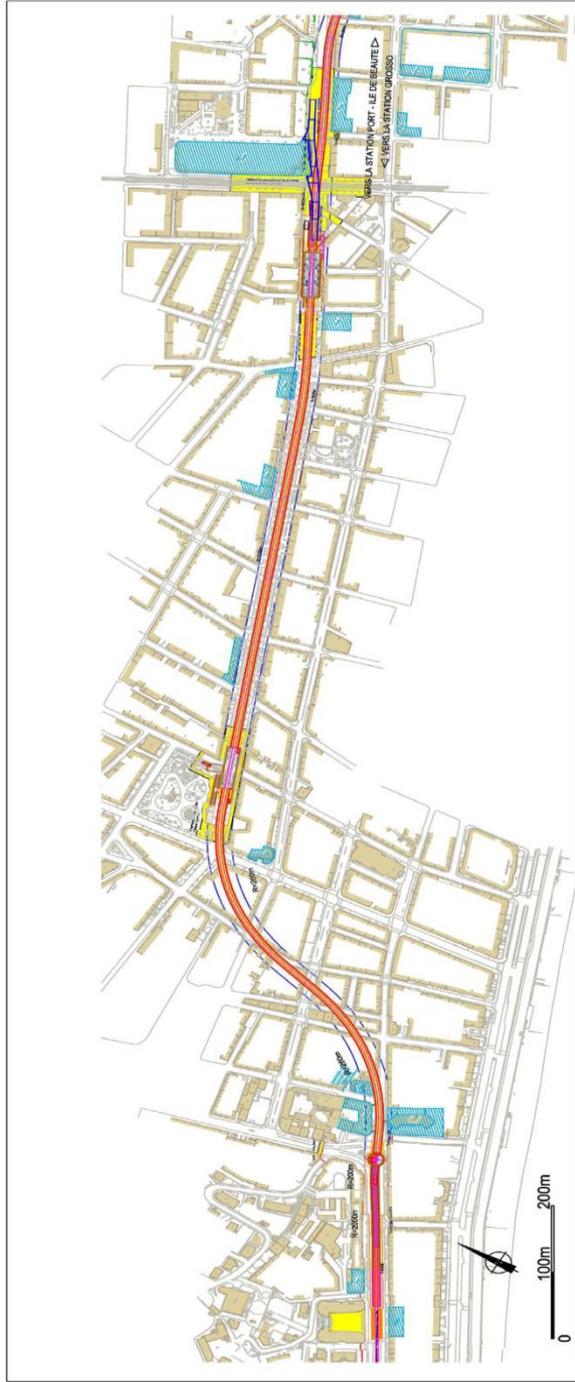


Planche 3 - Interstations de la ligne 2 [H, page 17]

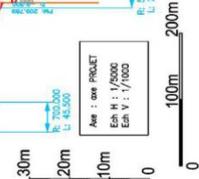
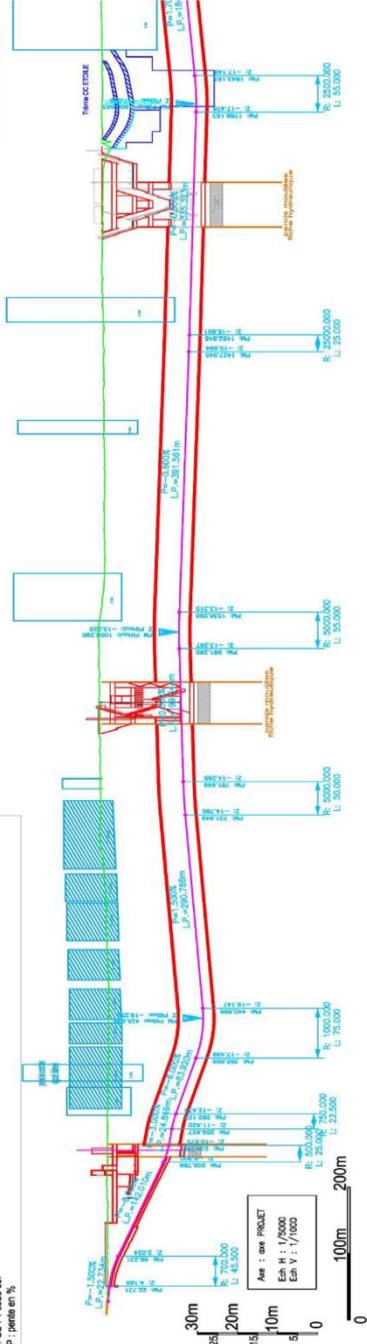


LEGENDE

- PM : Abaisse projet (métrique)
- Z : Altitude
- LP : Longueur pente
- 1 SS : 1 sous-sol
- P : pente en %

bâti au dessus du projet
bâti à proximité avec sous sol particulier

VERS LA STATION PORT - LE DE BEAUTE >
< VERS LA STATION GROSSIO



Axe : axe PROJET
Ech. H : 1/5000
Ech. V : 1/1000



Extension du réseau de tramway de Nice
Réalisation de la ligne Est-Ouest
SECTION SOUTERRAINE-VUE EN PLAN-PROFIL EN LONG
GROSSO - PORT/ILE DE BEAUTE - planche 1/2

Planche 4

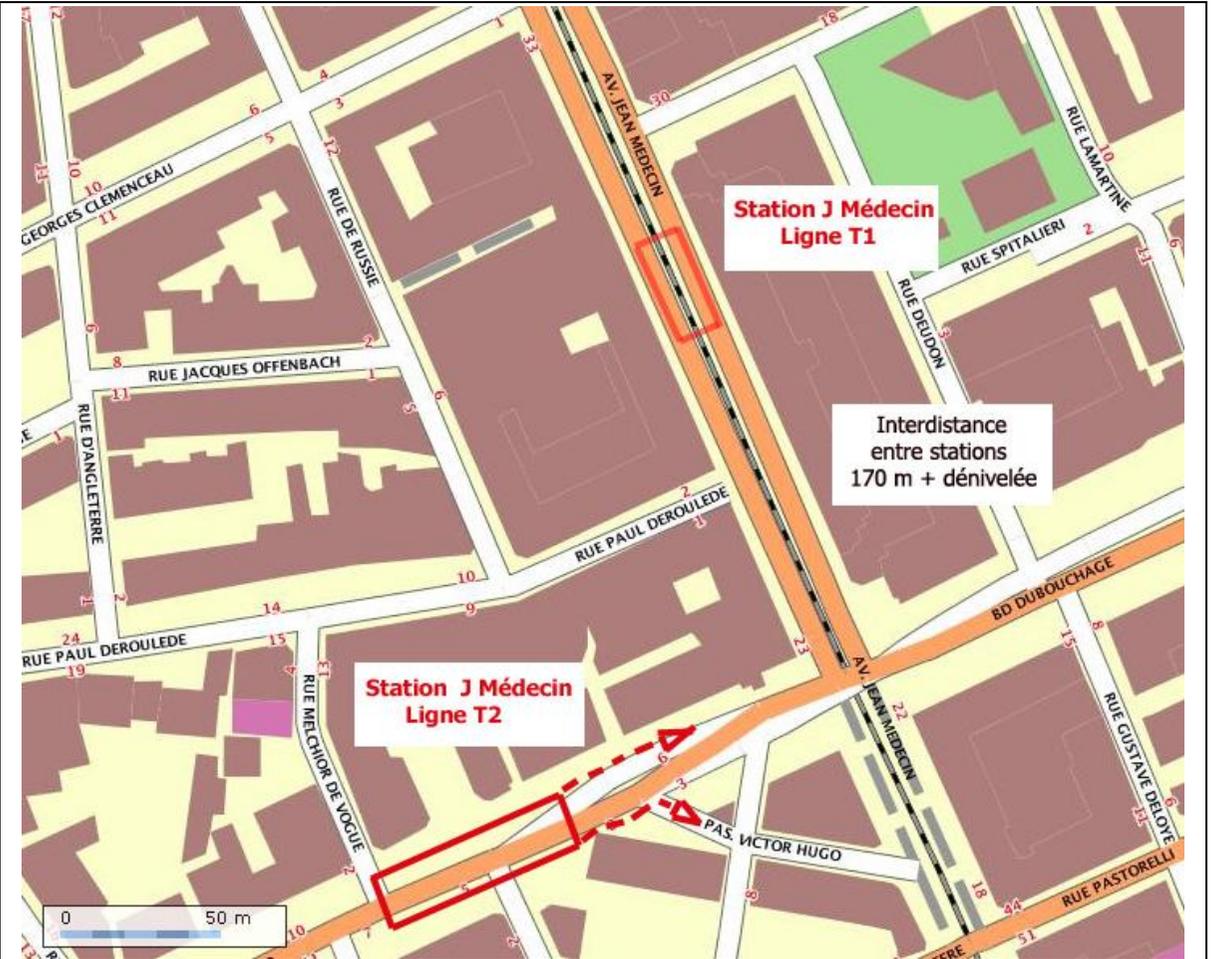
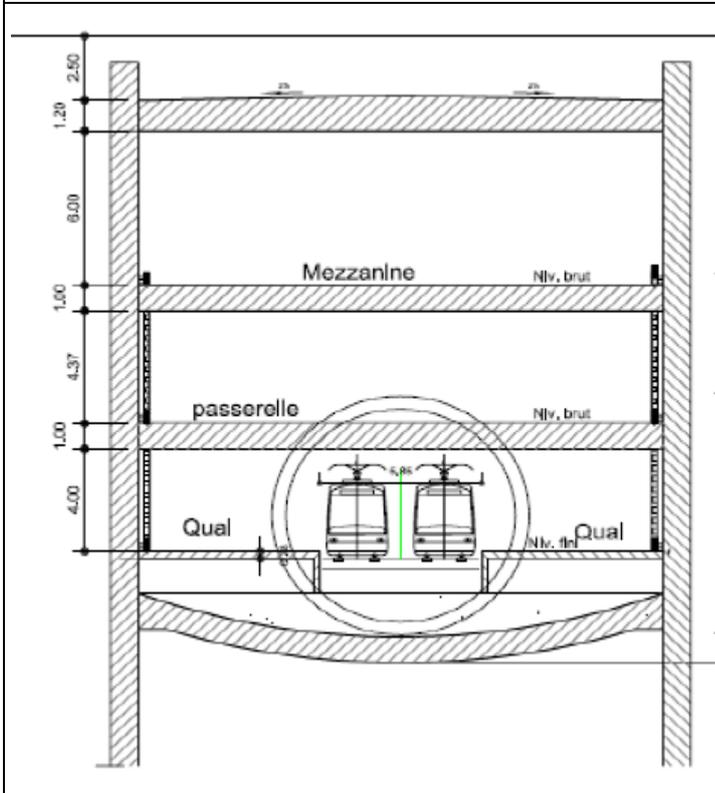


Planche 6 - Correspondance entre les Lignes 1 et 2 au carrefour Jean Médecin Victor Hugo



Planche 7 - Correspondance entre les Lignes 1 & 2 à la Place Garibaldi



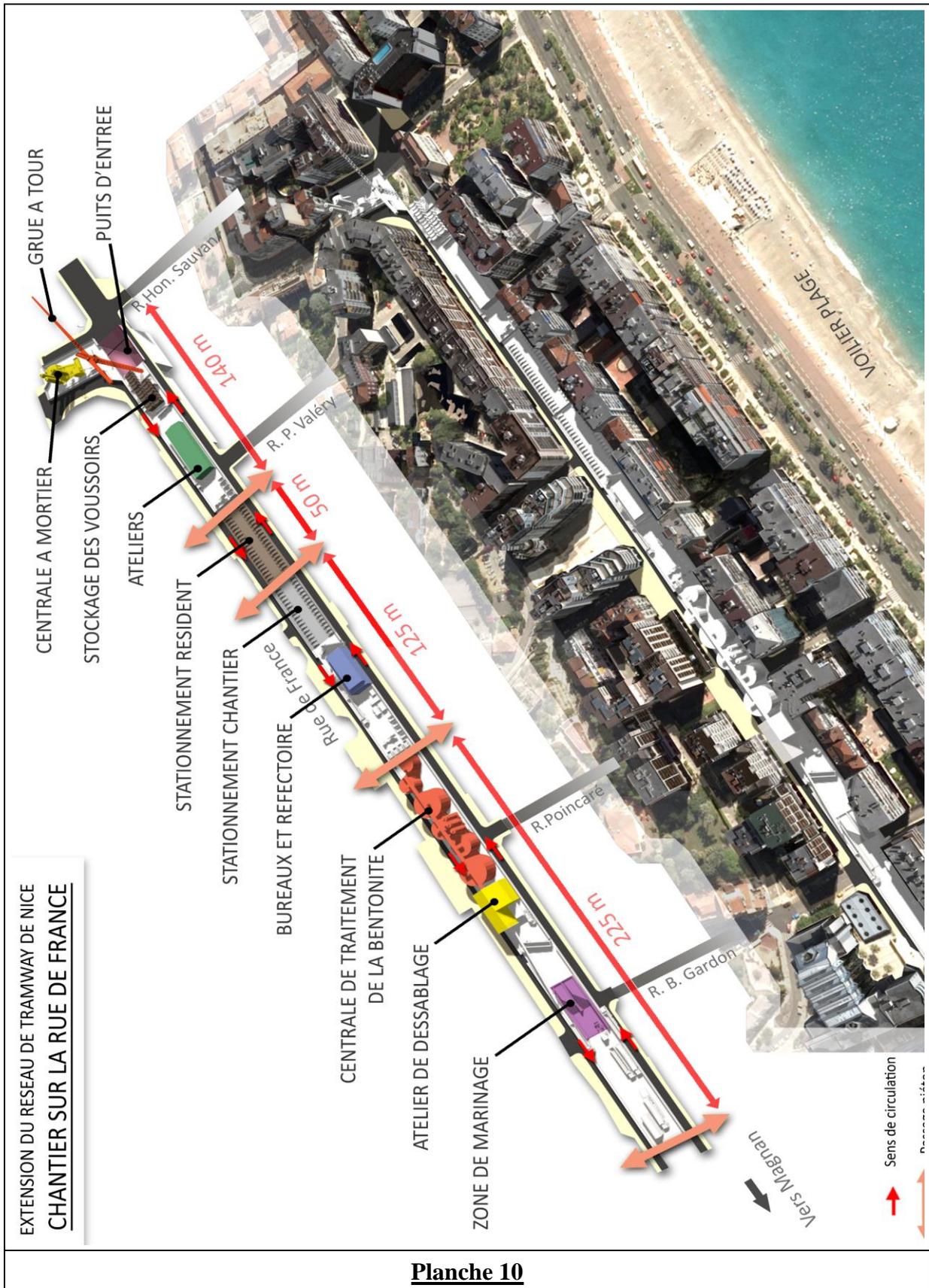
Planches 8 & 9

Station Jean Médecin

En haut :
coupe longitudinale [G ; 343]

Ci-contre :
coupe transversale [G ; 369]

On notera que les trois niveaux de circulation s'établissent respectivement à - 9,70 m ; -14 m et - 19 m au dessous du niveau de la chaussée, la face inférieure du radier de cuvelage de la station se situant à environ - 20 m.



ANNEXE

	 <p>Pour une Ville plus Sûre et plus Agréable à Vivre</p>
<i>Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin</i>	
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org	

Gilbert Lieutier (Conseil en déplacements urbains, antérieurement Chef de projet déplacements urbains au CETE Méditerranée), a bien voulu apporter, au nom de l'association "Rue de l'Avenir" qu'il préside, sa propre contribution à la réflexion d'un groupe de travail du GIR Maralpin constitué dans le cadre de la consultation nationale sur le SNIT

Enterrer un Tramway ? À propos du projet de la 2^{ème} ligne de tramway à Nice

Le point de vue de Gilbert Lieutier, Président de l'association Rue de l'Avenir

Pourquoi le tramway ?

Les orientations devant guider la conception des plans de déplacements urbains sont désormais bien connues, et cela depuis de nombreuses années. Aussi bien sur la base de l'état des connaissances que sur la base de la définition qu'en donne la loi (Loi SRU).

Ces orientations sont claires quant à la double nécessité de réduire l'usage de l'automobile et d'offrir des alternatives réelles et attractives à cet usage.

Une autre orientation aurait pu être ajoutée. Elle concerne la nécessaire requalification de l'espace public. Peut être est-elle restée implicite en raison de l'évidente aspiration des personnes à voir s'améliorer leur vie urbaine au quotidien. Mais cette orientation ne pose, par chance, aucun problème dans la mesure où les deux orientations « fonctionnelles » énoncées concourent à créer les conditions de cette requalification des espaces publics.

Qu'il s'agisse avec le « moins d'auto », de la véritable libération de l'espace public de l'étreinte excessive que le trafic automobile applique sur lui, de la réduction du sentiment d'insécurité, du stress, que de l'effet positif entraîné par la présence de plus de piétons et de cyclistes.

Dans ces conditions, on voit bien combien « l'objet » tramway cadre parfaitement avec ces orientations :

- Le tramway prend de la place à l'auto, que ce soit pour la circulation ou pour le stationnement.
- Le tramway offre une complémentarité efficace aux déplacements à pied et à vélo, modes alternatifs comme lui.
- Le tramway est l'occasion d'une opération de requalification urbaine.

Toutes les opérations « tramway » de ces dernières années en France illustrent pleinement ce constat, même à Nice, même à Marseille..., dans des villes où la pression automobile est si forte qu'elle semblait vouée à être éternelle !

Pourquoi une 2^{ème} ligne de tramway à Nice ?

Tout le monde s'accorde à reconnaître le succès de la 1^{ère} ligne de tramway. Et pourtant, on se souvient des oppositions auxquelles ce projet avait dû faire face !

Dans ces conditions, on concevrait mal que Nice ne persiste pas dans cette voie où d'autres villes de sa taille : Grenoble, Montpellier, etc. ... se sont engagées et persistent. C'est en effet la voie la plus évidente d'un progrès en terme de déplacements, même si évidemment cela ne suffira pas, même si d'autres actions encore plus courageuses doivent être conduites, et en particulier une politique nouvelle de stationnement qui est le déterminant principal des changements nécessaires.

Donc : *Vive le tramway ! Et toujours plus de tramway à Nice !*

Avantages du tramway par rapport au bus (à Nice)

Il ne s'agit pas de s'arrêter sur une position sectaire, partisane ou militante. Il y a des villes où les bus offrent un service de qualité et sont d'une grande efficacité.

Il y a bien sûr des domaines de pertinence différents entre le bus, le bus articulé, le BHNS (bus à haut niveau de service), le tramway très léger, le tramway plus lourd. Et pourquoi pas le métro ?

Mais au delà des études sincères et honnêtes à entreprendre, je vois deux arguments favorables au tramway dans le cas de Nice.

- Le premier est que le choix du bus ne conduirait pas automatiquement à une opération systématique de requalification urbaine et de l'espace public. La tentation est tellement grande de céder, au ras du bitume, aux petites demandes particulières faites par ... des électeurs. On voit bien d'ailleurs quelle « souplesse » offrent les couloirs bus actuels pour les automobilistes, les conducteurs de deux roues motorisés et les véhicules de livraison.
- Le second est que le constat fait à Nice (comme dans la plupart des villes de notre pays) du retard énorme qui a été pris, comme des erreurs commises depuis des décennies dans les choix d'investissements, légitime en quelque sorte, qu'enfin soit fait un investissement lourd, un geste fort, en faveur du "non-auto".
Ce choix pourrait d'ailleurs être expliqué aux citoyens pour que finalement la « repentance » soit la plus partagée possible....

Que penser d'un tracé (même partiellement) souterrain pour un tramway ?

Un tramway enterré coûte évidemment plus cher qu'un tramway de surface. Outre les coûts de construction, il faut prendre en compte les coûts d'exploitation accrus, aussi bien pour la circulation des véhicules, que pour les circulations de la clientèle, sans compter les coûts en situation d'incidents ou de crise, pour intervenir et rétablir le service.

De tels coûts pourraient certes se justifier dans la mesure où ils s'accompagneraient d'avantages indiscutables, mais ce n'est pas le cas, comme l'établit la liste d'inconvénients dressée ci-après.

Les inconvénients d'une mise en souterrain

- *Inconvénient fondamental*, le tramway enterré ne conduit pas à une restriction des espaces dédiés aux véhicules motorisés (circulation et stationnement) ; or, ce qui est déterminant dans la politique de ré-équilibre des déplacements, ce n'est pas en première instance le

développement des alternatives (tramway, bus, vélo), mais l'accroissement des contraintes à l'usage des véhicules motorisés ; j'ai même coutume de dire que si le réaménagement de l'espace public pour le passage du tramway, avec réduction de l'espace pour les véhicules et requalification de l'espace public, était réalisé, on pourrait même à la limite (provocation !) éviter d'acheter le tramway, car l'essentiel est déjà fait !

Rappelons ici que, partout, les politiques d'offre ont conduit à l'échec ou du moins montré leurs limites (même en Suisse !); la bonne démarche est d'agir sur la "demande" automobile (et deux roues motorisées).

- *Inconvénient collatéral*, le tramway enterré ne permet pas de saisir l'opportunité d'une requalification de l'espace public ; or, cette requalification est nécessaire au renforcement de l'incitation à l'usage des modes actifs (marche, vélo), mais aussi à la requalification des fonctions résidentielles et commerciales, et donc au renforcement de la vraie vie dans une vraie ville. On peut mentionner également les effets d'écran, de coupure forte, qui seraient causés par les trémies d'extrémité.
- Un inconvénient réside dans les difficultés de réalisation d'une *accessibilité de qualité pour les personnes à mobilité réduite*, car pour y parvenir réellement, les coûts à engager se révèlent très importants.
- Un autre inconvénient est relatif à la *sécurité des personnes*; aussi bien pour les voyageurs à bord du tramway que pour les passants qui se déplacent dans la rue. L'exemple de certaines villes allemandes, qui à la fin des années 50 ont certes maintenu les tramways mais ont cédé à la "modernité" en les enfouissant dans les centre-ville, est édifiant : aujourd'hui, tandis que certains de leurs réseaux sont, en fin de journée, des lieux où est ressentie une très forte insécurité, ces villes réalisent aujourd'hui qu'il est nécessaire de réduire la place de l'auto en ville

Comment choisir ?

Un dernier élément doit être pris en compte : toutes les villes sérieuses qui ont développé leur réseau de tramway l'ont fait "en surface" (hormis l'exception de la gare de Strasbourg, encore faudrait-il demander aux strasbourgeois ce qu'ils en pensent aujourd'hui). Je ne vois pas ce qui à Nice légitimerait une telle "fantaisie", fantaisie qui ne serait pas seulement une erreur mais une faute compte tenu de l'état des connaissances.

Quoi qu'il en soit, pour bien faire les choses il faudrait comparer entre elles plusieurs solutions, dont l'enterrée, et faire un choix après analyse multicritères (dont ceux que j'ai évoqués).

Alors, pourquoi donc l'idée d'un tramway enterré ?

Sur les motivations d'un mauvais choix

Comment l'idée d'enterrer le tramway dans la partie centrale de la ligne 2 du tramway de Nice est-elle venue ?

Devant tant d'arguments favorables au tramway, au tramway classique, au bon vieux tramway qui fait ses preuves, partout dans le monde y compris dans des pays riches, y compris dans des pays pauvres, on voit bien que cette idée ne peut résulter que de la prise en compte d'intérêts particuliers, ...dont la somme n'a jamais fait l'intérêt général.

Pour être « particuliers » ces intérêts n'en méritent pas moins un examen attentif, et, si possible, des suggestions quant aux solutions à proposer.

L'opposition principale doit résulter des craintes suscitées par la gêne occasionnée par les travaux, notamment de la part des commerçants.

Cette crainte est fondée, même si une partie des facilités actuelles d'accès pour les commerces repose sur une situation où les règles sont bafouées : stationnement en double file ou stationnement sur les cheminements des piétons. Sans parler des libertés prises avec la réglementation et la tarification du stationnement.

Par ailleurs, lorsque la situation sera améliorée, requalifiée, après la mise en service du tramway, faudra-t-il demander aux commerçants qu'ils remboursent à la collectivité les plus values, directes ou indirectes, dont ils tireront profit ?

Enfin il faut clairement informer les commerçants, qui seront situés au droit des trémies d'accès au tracé souterrain, des inconvénients qu'ils auront à supporter... pour toujours.

Le courage politique consiste bien à prendre en considération d'abord l'intérêt général, puis à faire un bilan sincère et sérieux de la gêne puis des bénéfices auxquels riverains et commerçants vont être confrontés à terme.

Des mesures à prendre pour faire accepter le bon choix d'un tramway de surface

Il existe cependant des solutions à trouver pour minimiser la gêne redoutée. La conduite du chantier devrait permettre par exemple de réduire la durée des travaux en opérant avec d'énormes moyens concentrés sur des sections réduites de la ligne.

Par ailleurs, il est certain que toutes les villes ayant construit des lignes de tramway ont dû mettre en place des dispositifs de réduction des nuisances et de dédommagement. On devrait trouver dans cet arsenal, en le recherchant auprès du GART par exemple, la bonne solution pour les niçois.

Gilbert Lieutier, le 28.02.2011

Présentation de Rue de l'Avenir

Face à l'occupation abusive de l'espace urbain par les voitures, enfants et personnes âgées, piétons alertes ou à mobilité réduite, rollers ou cyclistes, tous souhaitent aujourd'hui reconquérir leur ville. La rue n'est pas en effet seulement un espace de circulation, c'est aussi et surtout un espace de vie. Depuis 1988, date de sa création, la « Rue de l'Avenir » a pour ambition de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Elle agit pour favoriser le développement de mesures qui, toutes, visent à atteindre ces objectifs. Parmi elles :

- La modération de la circulation motorisée en ville (moins de voitures, moins de vitesse);
- Une offre réaliste d'alternatives pour se déplacer : marche, vélo, transports en commun, automobile, roller.
- La qualité des espaces publics et de la voirie (aménagement, requalification, vie de quartier...)

Le **Conseil d'Administration** de « Rue de l'Avenir » comprend des représentants d'associations d'usagers : FUBICY (fédération française des usagers de la bicyclette), Les droits du Piéton, etc..., des fédérations de parents d'élèves, du G.A.R.T. (Groupement des Autorités responsables des Transports), du Club des villes et territoires cyclables, du Comité de liaison pour l'accessibilité des transports, du cadre bâti et du tourisme (COLIAC) ou encore du CERTU.

Un **Réseau de Correspondants locaux** permet la diffusion sur le terrain et la remontée d'information (Aix en Provence, Arles, Bordeaux, Grenoble, Ile de France, Lyon, Marseille, Bordeaux, Lorraine, Nice, Paris, Pays de Loire, Pays d'Arles, Rennes, Rouen, Salon de Provence, Strasbourg, Valence,...).

Site Internet : www.ruedelavenir.com/

